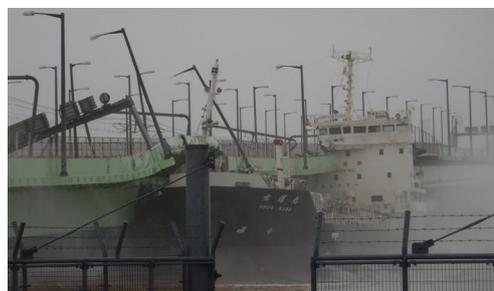


5 荒天時の走錨等に起因する事故の防止

(1) 走錨船舶衝突事故を受けて開始した安全対策

平成 30 年（2018 年）9 月、台風第 21 号の影響でタンカーが走錨²し、関西国際空港連絡橋へ衝突する事故が発生しました。これにより、空港へのアクセス遮断など、人流・物流に大きな影響が生じました。海上保安庁では、同事故を受けて、同年 10 月に設置された「荒天時の走錨等に起因する事故の再発防止に係る有識者検討会」の提言を踏まえ、平成 31 年（2019 年）1 月より、船舶交通の安全確保の観点から同空港周辺 3 マイル（約 5.5km）の海域における荒天時の航行禁止等の運用を開始しました。また、同空港周辺海域以外における同種事故再発防止の対策を検討し、4 月に同空港を含めた全国 41 か所の重要施設（交通やライフライン等の断絶、代替手段がないことによる不利益等をもたらす施設）の周辺海域を選定し、荒天時における錨泊制限等の安全対策を講じました。

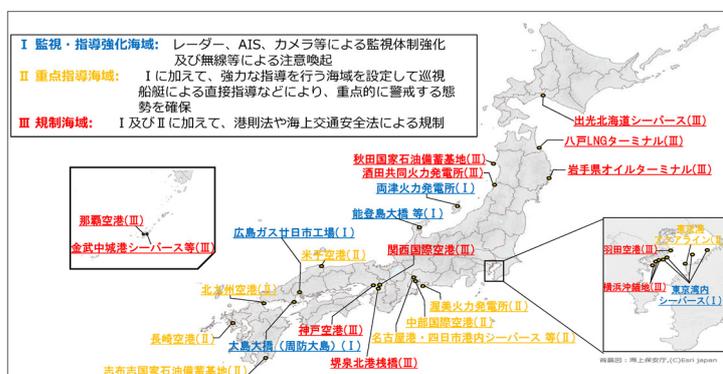


関西国際空港連絡橋に衝突したタンカー

(2) 令和元年の台風シーズンにおける対応を踏まえた更なる安全対策

令和元年（2019 年）の台風シーズンでは、全国 41 か所の重要施設に対する走錨等に起因する事故は発生せず、対策の効果が認められました。一方、台風第 15 号では、重要施設になっていない橋梁への船舶の衝突事故が発生しました。このような状況を踏まえ、有識者検討会で更なる議論が行われ、12 月、できるだけ台風の影響の少ない他の海域への時間的余裕を持った避難の推奨や荷役への影響等に対する荷主への協力要請、重要施設の追加も含めた対策の継続的な検証、走錨事故を防止するためのガイドラインの作成・周知、海域監視体制の強化、適切な錨地・錨泊方法の選定に関する支援など、ソフト・ハード両面の対策を一体的に推進することが重要との提言がなされました。

これらの提言を踏まえ、海上保安庁では引き続き関係機関・団体と連携し、官民一体となって走錨事故防止対策を推進していきます。



全国 41 か所の重要施設周辺海域における対応

² 走錨：風などの船に働く外力が、錨（いかり）が船を一定の場所に留める力より大きいとき、錨が海底を滑ってしまうこと